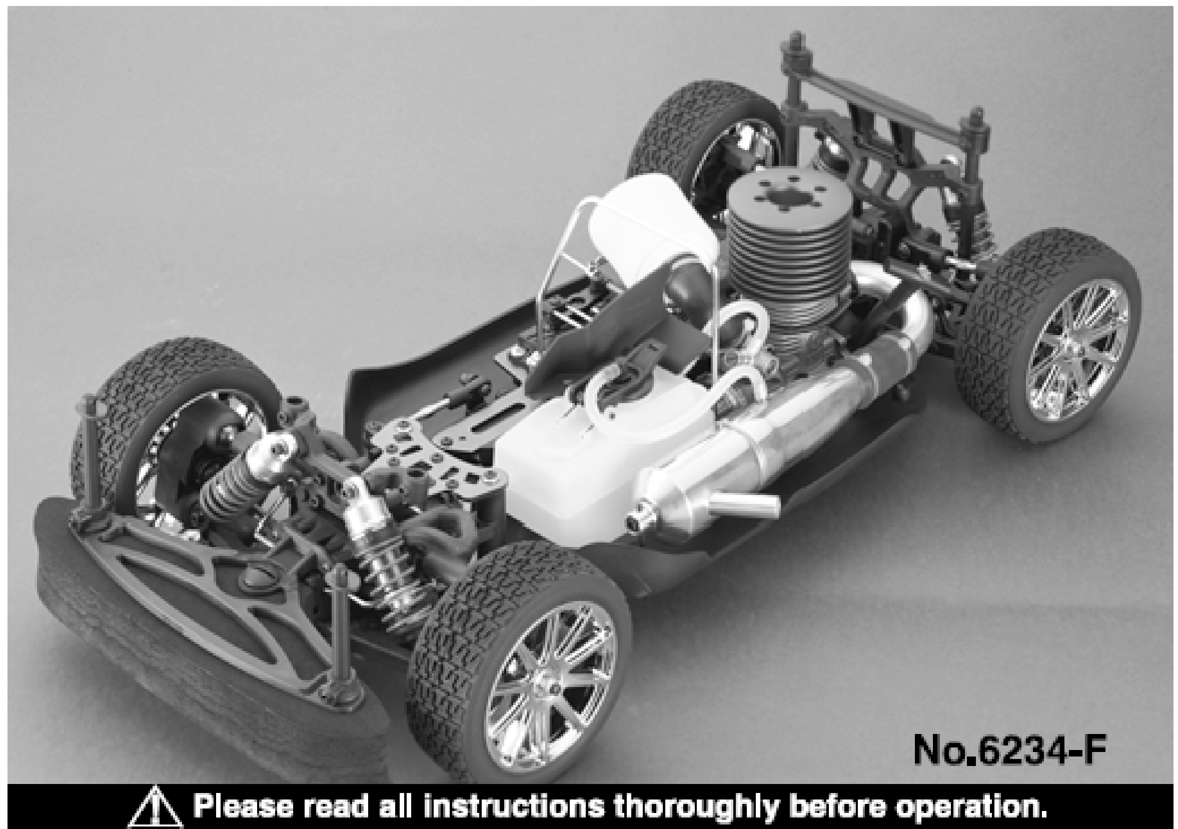




1/8th Nitro Powered 4WD All Road Car



GARANTÍA

Thunder Tiger Corporation garantiza que este modelo está libre de defectos tanto en el material como en su elaboración. El valor de su garantía no superará en ningún caso el coste del equipo original comprado. Esta garantía no cubre los componentes dañados por su uso o modificación posterior a la compra. Si faltan componentes en el equipo deberá ser notificado antes de 60 días desde fecha de compra. Para que esto sea posible es necesaria la presentación del comprobante de compra. Para recibir los componentes bajo la garantía, el centro distribuidor deberá recibir el comprobante de compra y/o la parte o partes defectuosas. En caso de encontrar partes defectuosas, debe contactar con el distribuidor autorizado de Thunder Tiger más cercano. Bajo ninguna circunstancia el distribuidor podrá aceptar el cambio del equipo si éste ya ha sido utilizado.

INTRODUCCIÓN

Gracias por comprar el coche Thunder Tiger ER-1 4W All Road. Usted disfrutará de mucho tiempo de diversión gracias a este modelo avanzado de R/C. Thunder Tiger trabaja para ofrecerle el más alto nivel de calidad y servicio posible. Nosotros probamos y examinamos los coches alrededor del mundo para ofrecerle el mejor resultado y acabados.
Este manual del usuario contiene los pasos a seguir para preparar y usar su nuevo vehiculo. Por favor, lea todas las instrucciones y familiarícese con todo el sistema y controladores de este producto antes de operar con él.
Nosotros ofrecemos un contacto on-line en nuestra web www.acehobby.com a través del forum y nuestros especialistas en estos productos están preparados para responder a sus dudas si tiene cualquier tipo de pregunta técnica. Por favor, lea todas las instrucciones y familiarícese con el sistema y los mandos de control antes de empezar a correr. Disfrute con el excitante mundo de R/C!

PRECAUCIÓN

Gracias por adquirir un producto Thunder Tiger.
Por favor lea todas las instrucciones y familiarícese con el producto y su manejo.
1 – Este producto no es un juguete. Es un producto de altas prestaciones. Es importante que se familiarice con el modelo, el manual y su montaje. Si su usuario es un niño/a, deberá usarlo siempre bajo supervisión de un adulto.
2 – Siempre tenga a punto el manual de instrucciones, incluso cuando ya haya montado el coche.
3 – Asegúrese de que todos los tornillos están correctamente ajustados y compruebe todas las partes y piezas del coche después de haber estado usándolo.
4 – Para mejor rendimiento, asegúrese que todas las piezas estén bien colocadas, que no se rocen, etc.
5 – No utilice el coche en caso de lluvia, carreteras públicas, lugares con mucha gente, cerca de un aeropuerto, en áreas restringidas a emisoras.
6 – Mantenga siempre la mezcla alejada del calor o fuego y llamas. Solamente utilice este producto en lugares abiertos y bien ventilados. Almacene el fuel en un lugar fresco y seco. Tenga cuidado que la botella esté bien cerrada. Limpie cualquier exceso o gotas que se hayan vertido.
7 – Este producto y todas sus piezas así como herramientas de montaje pueden ser peligrosos para su salud. Siempre ponga extrema precaución cuando monte o use este producto. ¡No toque ninguna parte del producto que gire!
8 – Compruebe su frecuencia de radio con la frecuencia adecuada de su área. Siempre compruebe si hay otros corredores usando la misma frecuencia que usted. También compruebe su emisora antes de empezar a usar el coche.

COMBUSTIBLE

1. Escoja un combustible de una marca conocida y con buena reputación, y que su uso sea apto para coches y camiones. No utilice combustible para aviones o barcos. Escoja combustible de metanol que tenga un contenido en nitro del 10% al 30% y un contenido de aceite sintético / caster para la lubricación de un 5% al 18%. Un porcentaje inferior de nitro representa un motor más frío y por consiguiente un motor de mayor duración; También generan una potencia inferior. La cantidad más usada en nitro es del 20%.
2. El color del combustible sólo sirve para identificarlo y no es importante por mayor rendimiento o durabilidad del motor.
3. Tenga cuidado. Si el depósito se desborda el combustible puede alcanzar los engranajes, receptor o los frenos pudiendo causar desperfectos y ocasionar una conducción insegura. Siempre mantenga la botella del combustible cuando no se tenga que usar.
4. Nunca exponga el combustible ni sus recipientes al fuego. Podría causar fuego y una explosión.

MOTOR

1. Para una perfecto rodaje del motor, por favor consulte el manual del motor.
2. Nunca haga correr su moto sin el filtro del aire. Si va a usar la moto en un lugar con arenilla fina, use un filtro de aceite o bien aceite caster en vez de combustible. Es importante de que el foam (espuma) esté un poco húmedo para atrapar la suciedad y dejar pasar el aire. Con el foam demasiado húmedo no se deja pasar bien el aire, limitando el rendimiento del motor.
3. Las partes de alrededor del motor pueden estar peligrosamente calientes después de su uso. ¡Nunca las toque sin usar la adecuada protección! Y mejor dejar enfriar.

USO DE LA RADIO

1. Cuando ponga la radio en marcha, primero ponga en marcha el transmisor y extienda la antena totalmente.
2. Luego, ponga en marcha el receptor. Para pararlo, primero apague el receptor y después el transmisor.

PRIMEROS AUXILIOS

1. Si accidentalmente bebiera combustible, beba inmediatamente abundante cantidad de agua e intente provocarse el vómito. Consulte inmediatamente después un médico.
2. Si accidentalmente el combustible entrara en sus ojos, lávelos bien con agua. Consulte inmediatamente después con un médico.
3. Si el combustible tiene contacto con la piel, lave la zona con agua y jabón.

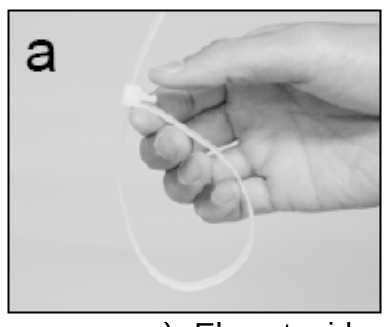
AVISO

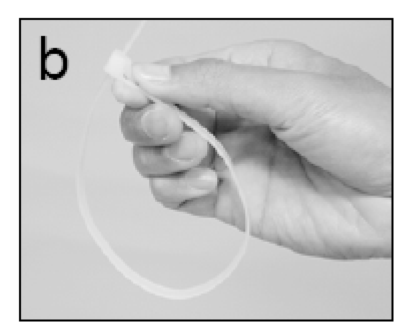
1. Operaciones inadecuadas pueden ocasionar daños personales y/o de propiedad. Thunder Tiger y su distribuidor no tienen ningún control ni responsabilidad sobre los daños resultantes por mal montaje, uso inadecuado o transporte.
2. Thunder Tiger no acepta ni asume ninguna responsabilidad por daños personales o de propiedad resultantes de un uso inadecuado de los materiales, equipamientos o manejos. Cuando monte o utilice este producto, el usuario acepta todas las responsabilidades. Si el comprador no está preparado para asumir esta responsabilidad, debiera retornar éste producto a la tienda, sin montar ni haber sido usado, y se le devolverá el importe.

ARTÍCULOS NECESARIOS PARA EL MONTAJE



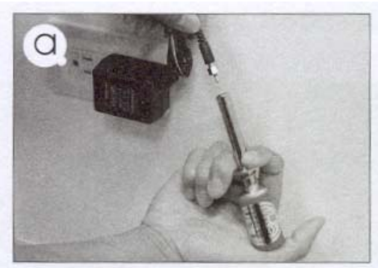
1 – ABRIR EL CONTENIDO DE LA CAJA



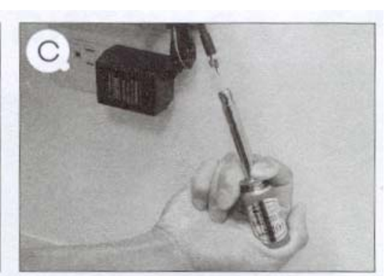


a) El contenido de la caja está sujeto con bridas reutilizables. Solamente tiene que empujar la palanquita.
b) Tire de la brida mientras mantiene la palanquita presionada. Saque la brida completamente.

2 – CARGA DEL CHISPÓMETRO



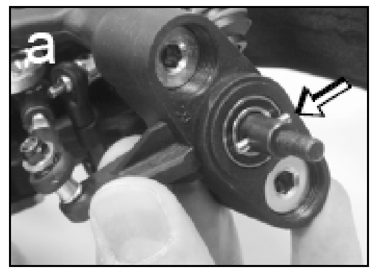


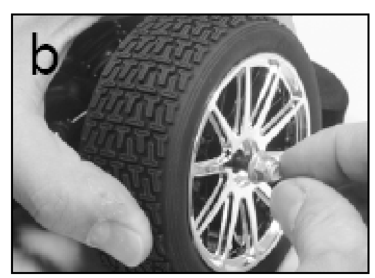


a) Enchufe el cargador a la salida AC, y luego tire de la palanca de encendido para aceptar al adaptador.
b) En este punto, la luz roja LED indicadora del cargador debería estar encenderse indicando que la secuencia de carga se está llevando a término con éxito.
c) Cuando la carga esté completa, tire de la palanca de encendido del chispómetro para desconectarlo.
d) Cargue el nuevo chispómetro de 16 a 24 horas la primera vez que lo vaya a usar. Para las siguientes cargas, le bastará con cargas de unas 12 horas antes de cada uso.

NOTA: Si el chispómetro se calienta y está tibio o caliente durante la carga, desconéctelo el encendedor del cargador inmediatamente. Esto es una señal de que está sobrecargado. Una sobrecarga así puede dañar las baterías internas del encendedor acortando la vida del producto.

3 – INSTALACIÓN DE LAS LLANTAS Y DE LOS NEUMÁTICOS



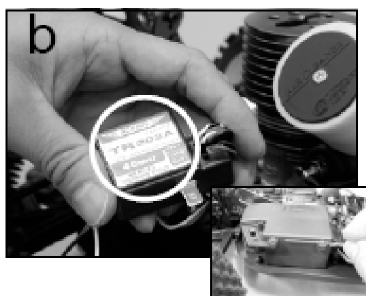


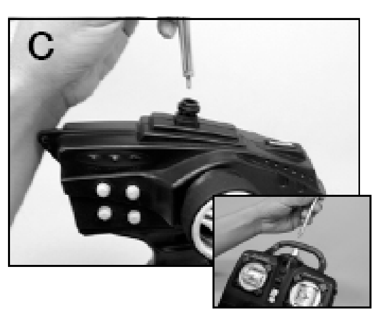


a) Inserte la clavija del eje en su agujero.
b) Ponga las contratuercas suministradas en el eje de la rueda
c) Gire la llave para ajustar las tuercas de la rueda

4 – PREPARAR LA RADIO







a) Compruebe la frecuencia que encontrará impresa en el cristal del transmisor.
b) Compruebe la frecuencia que encontrará impresa en el cristal del receptor y asegúrese de que concuerda con la del cristal del transmisor, Asegúrese de que nadie esté operando con la misma frecuencia cuando empiece a usar la moto y durante su uso. Si hay algún fallo de sistema, éste probablemente vendrá causado por una mala instalación de los cristales, que éstos estén rotos o bien que haya gente usando la misma frecuencia causándole interferencias.
c) Instale la antena en el receptor

5 – INSTALACIÓN DE LA BATERÍA





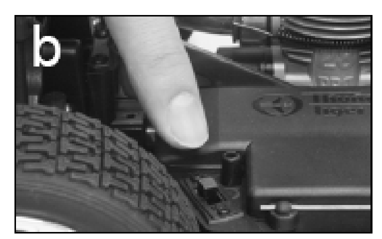


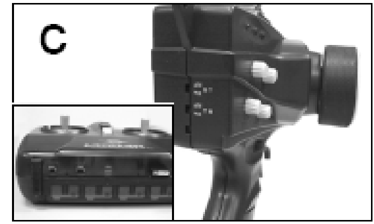
a) Instale 8 pilas alcalinas de tamaño AA en el transmisor. Asegúrese de colocar bien los polos en su correspondiente compartimiento.

b) Conecte los conectores de la batería desde el interruptor al pack de baterías.
c) Instale la batería en su espacio correspondiente, fijándolo con un clip largo.

6 – FUNCIONAMIENTO DE LA RADIO

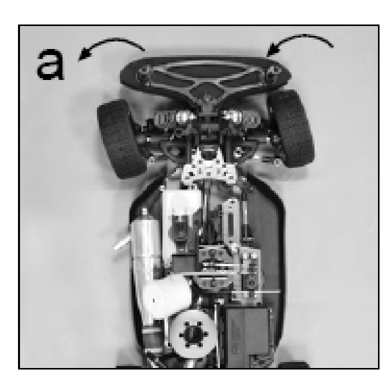


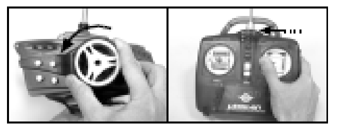
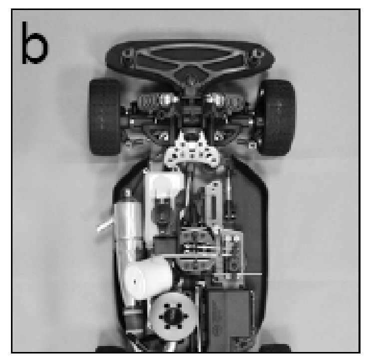


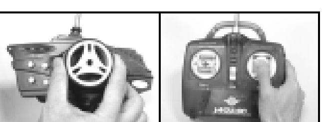
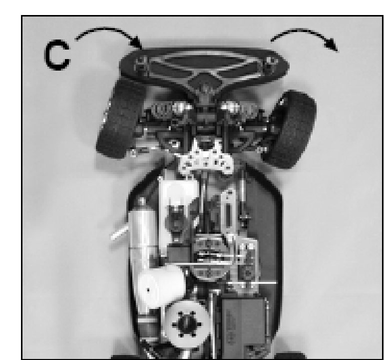


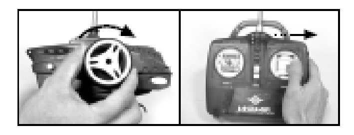
a) Cuando use su modelo, asegúrese de que siempre conecte el **transmisor primero**.
b) Después, conecte el receptor. Cuando termine, primero apague el receptor y luego el transmisor.
c) Para revertir las funciones de los servos, use el pequeño interruptor blanco que se encuentra en la parte superior de la pistola trasmisora (o el reversor de servos interior situado en el centro del stick del trasmisor). Para orientar los servos en la pistola de transmisión, use las palancas del trim de encima y de al lado de la rueda de dirección (los trims de encima son los de la dirección, los de los lados del acelerador y freno). En un trasmisor de stick, las palancas del trim están situadas adecuadamente ordenadas alrededor del stick.
d) Para mas detalles, compruebe el manual de instrucciones del manual del transmisor.

7 – FUNCIONAMIENTO DE LA RADIO Y LA DIRECCIÓN



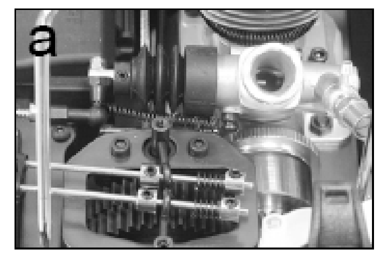



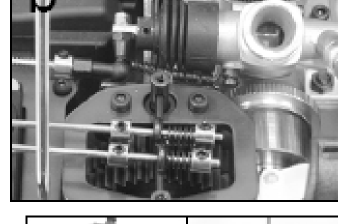



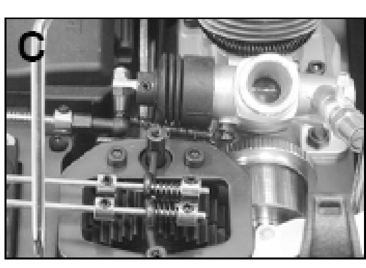


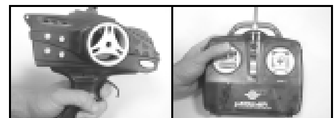
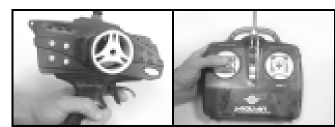
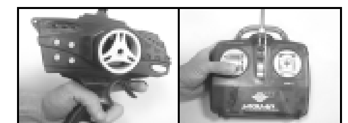
a) Compruebe las funciones de dirección de la radio. Con el transmisor y el receptor conectados, gire el volante/stick de dirección hacia la izquierda. Las ruedas delanteras debería girar también hacia la izquierda. Si no, conecte el servo reverse de dirección.
b) Retorne el volante/stick de dirección a posición neutral.
c) Gire hacia la derecha. Las ruedas delanteras deberían girar también a la derecha.

8 – FUNCIONAMIENTO DEL ACELERADOR Y FRENOS



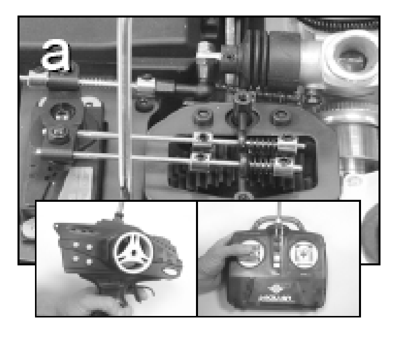




a) Compruebe las funciones del acelerador y de los frenos. Con el transmisor y el receptor en marcha, empuje el stick hacia delante. El carburador tendría que estar completamente abierto y el freno desconectado. Para comprobar que el freno no esta conectado, simplemente haga girar la rueda a la vez que empuja el stick/gatillo hacia delante. Para invertir esta función, invierta la posición del servo del acelerador y los frenos.
b) Ponga el stick/gatillo en posición neutral. El carburador debería de estar cerrado (vea los pasos de ajustes del varillaje del acelerador y los frenos) y el freno todavía desconectado. Si no ocurriera, use la palanca del trim del acelerador y los frenos para corregirlo.
c) Ponga el gatillo / stick hacia atrás. La apertura del carburador tendría que ser exactamente la misma que en posición neutral, el muelle del acelerador un poco comprimido y el freno conectado.

9 – AJUSTE DEL MECANISMO DE ACELERACIÓN / FRENO

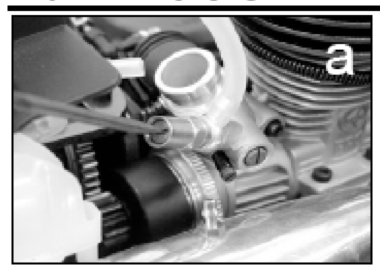


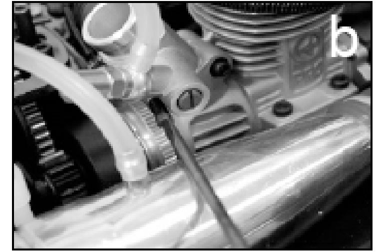


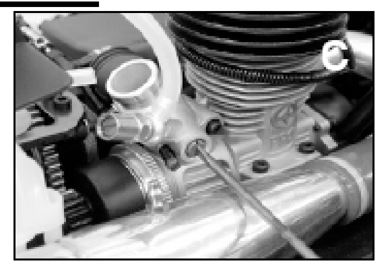


a) Para activar el mecanismo de aceleración / freno, primero la radio debería estar en posición neutral; de esta manera el servo debería estar en posición neutral.
b) Con el servo en neutral, afloje el collar del varillaje del freno y muévalo hasta el punto donde las palancas del freno todavía dejen un espacio de 2mm antes de que los frenos sean usados.
c) Con el servo en neutral, use una llave de 1,5mm para colocar el collar externo al lado de la palanca de plástico (servo horn)

10 – AJUSTE DEL CARBURADOR













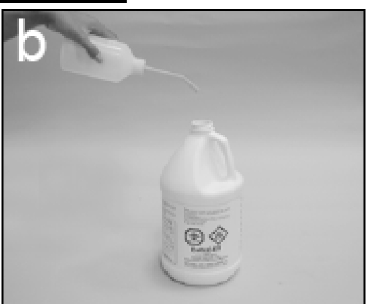
a) Para ajustar la aguja de altas (aguja larga que sobresale del cuerpo del carburador), gire el destornillador tal y como se indica en la fotografía. El ajuste inicial de la aguja de altas debería de ser de 2,5 vueltas (cierre la aguja completamente y gire las 2,5 vueltas9. Hacer girar en sentido de las agujas del reloj proporciona un ajuste inferior (menos cantidad de fuel para mezclar en el aire), y hacer girar en el sentido contrario de las agujas del reloj proporciona un mayor ajuste (más cantidad de fuel para la mezcla del aire).

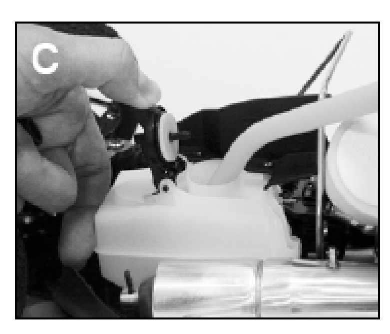
b) Ajuste de la aguja del carburador (aguja pequeña que sobresale del cuerpo del carburador), gire el destornillador tal y como se indica en la fotografía. La posición inicial de la aguja debería dejar 1mm de espacio en el carburador. Gire en sentido de las agujas del reloj para tener la aguja alta (apertura ancha del carburador) y en sentido contrario a las agujas del reloj para tener la aguja baja (apertura pequeña del carburador).Para mas detalles consulte el apartado de ajustes del motor.
c) Para ajustar la aguja de bajas (tornillo situado en la parte final del carburador). Gire el tornillo tal y como se indica en la foto. Este tornillo controla la cantidad de combustible que entra al motor en las aceleraciones. Este ajuste mejora la aceleración a media velocidad. Haga este ajuste con el acelerador cerrado, después de ajustar la aguja. Haga girar el tornillo en sentido a las agujas del reloj hasta que no pueda más. No lo sobre ajuste. Ahora gire el tornillo de baja velocidad 6 vueltas y media.
d) Retire el foam exterior del filtro y humedézcalo uniformemente con unas gotas de combustible. Ponga el filtro en una bolsa de plástico y amáselo hasta que el foam esté saturado, no empapado.
e) Finalmente asegúrese de que el filtro del aire esta bien sujeto en su sitio fijandolo con una brida.

Nunca haga correr el vehiculo sin el filtro del aire. Si va a usar el vehiculo en un lugar con polvo fino, use aceite para filtro o aceite caster en vez de combustible. Es muy importante que el foam esté solamente húmedo para atrapar la suciedad y dejar pasar el aire. Con el foam demasiado húmedo se limita la cantidad de aire que pasa además de limitar el rendimiento del motor.

11 – COMBUSTIBLE

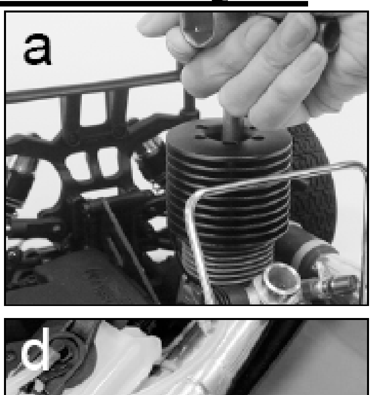




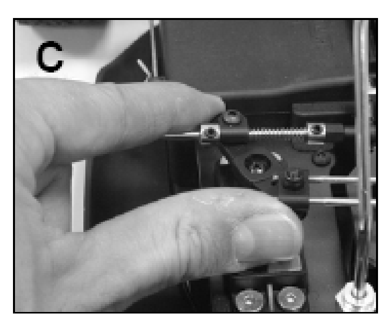


a. Retire el tapón del bote de fuel.
b. Apriete el bote de fuel, insértelo en la botella de fuel e introduzca fuel en el bote. El fuel usado debería ser fuel de motor para el modelo, methanol (de venta en tiendas de hobby) con un 10 a 30% de contenido de nitro i de un 5 a 18% de aceite caster/synthetic para lubricar bien.
c. Llene el depósito de fuel con el fuel requerido.

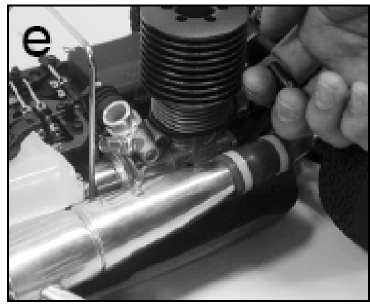
12 – PREPARAR EL MOTOR PARA EL ARRANQUE

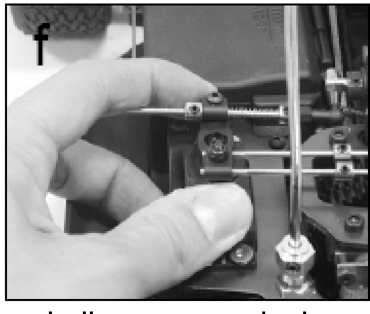










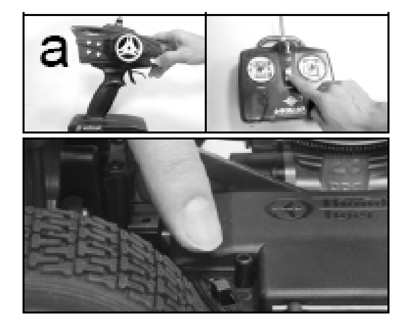


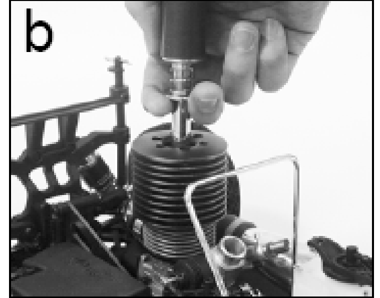
a. Para arrancar el motor, primero retire la bujía con la llave que se incluye.
b. Compruebe la bujía enchufándola al chispómetro. La bujía debería brillar con intensidad. Si brilla poco significa que el chispómetro está bajo (y necesita recargarse). Si no brilla o parece distorsionado significa que la bujía está averiada (y debería reemplazarla por otra). Después de la comprobación, reinstale la bujía.

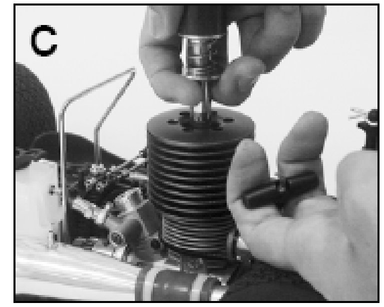
Las bujías utilizadas para este modelo pueden ser: Thunder Tiger 9281, McCoy #9/#59, Novarossi C4S/ C5S/ C6S, OS #8/ #A3/ #A5, y Picco P6S/ P7S.

c. Con la radio parada, gire manualmente el servo para abrir el carburador (aceleración abierta).
d. Conecte la pipa de embocadura de escape.
e. Manteniendo la embocadura de escape enchufada, tire del starter del motor. Siga haciendo esto mientras el fuel penetre en el carburador, después tire de él unas tres veces para mejorar el motor.
f. Manualmente devuelva el servo a posición neutral

13 – ARRANQUE DEL MOTOR







a. Conecte la radio (primero el transmisor, después el receptor).
b. Ponga el chispómetro sobre la bujía.
c. Tire del estárter del motor, libere, repita hasta que el motor arranque. El acelerador podría requerir ser abierto durante un breve momento, pero cerrado de nuevo inmediatamente después de haber arrancado el motor.

Retire el chispómetro del motor una vez esté arrancado y caliente. Si en este momento, y después de retirar el chispómetro, el motor se para, deberá revisar el ajuste del carburador ya que indica que su ajuste ha sido demasiado amplio.

Si el arranque del motor es duro, el motor tal vez esté desbordado. Para resolverlo, retire el chispómetro del motor, gire el coche (sobre él mismo) y tire del estárter para liberar el exceso de fuel. Después, reinstale la bujía y repita el procedimiento de puesta en marcha del motor.

14 – FRENO MOTOR

Para un motor nuevo (mecanismo de frenada) la aguja de alta velocidad necesita ser montada lo más bien posible. Gire la aguja de alta velocidad ¼ contra las agujas del reloj desde su posición inicial (2.5 giros desde la posición cerrada). Repita el paso 14b. Siga haciendo esto hasta que el motor llegue a la máxima aceleración, después gire la aguja de alta velocidad ¼ hacia la derecha. Haga correr la moto en un lugar abierto con este ajuste de motor un mínimo de 5 depósitos de fuel para completar el proceso de frenada. Es normal que un motor nuevo se pare muchas veces durante este rato debido a su buena fijación. Cuando esto ocurra, simplemente reinicie el motor. Después de la frenada, siga con el procedimiento de ajuste del motor para preparar el carburador para operaciones normales.

MECANISMO DEL MOTOR

Debido a las diferentes fórmulas del fuel, las operaciones, la humedad... el motor puede no funcionar correctamente en sus ajustes iniciales. Por favor, siga el procedimiento siguiente para activar propiamente el motor. No cambie el procedimiento hasta que el motor frene bien.

a. Inicie el motor.

b. Con el motor en marcha, haga correr la moto hacia adelante y hacia atrás en línea recta en un lugar abierto, llegando a la máxima aceleración en ambos casos. Repita y note el sonido de escape. No mantenga el acelerador abierto fuera del suelo o la conexión del motor podría romperse.

c. Si el escape no suena fuerte, gire la aguja de alta velocidad (la aguja larga, des del cuerpo del carburador, apuntando hacia arriba) 1/4 en la dirección de las agujas del reloj y repita el paso 14b. Si el escape

alcanza un sonido fuerte inmediatamente, gire la aguja de altas ¼ contra las agujas del reloj, y repita paso 14b.

d. Repita el paso 14c hasta que el motor tenga la fijación óptima (no girando más hacia adentro la aguja de alta velocidad tendrá un efecto de aceleración completa y hacia afuera causará que la aceleración completa del motor disminuya un poco). Para operaciones normales, gire la aguja de velocidad 1/4 contra las agujas del reloj para un ajuste óptimo.

e. Para ajustar la parada, gire el tornillo de parada hacia adentro (más rpm) o fuera (menos rpm). Básicamente, necesita ser ajustada al punto más bajo posible antes de que se atasque/corte el motor.

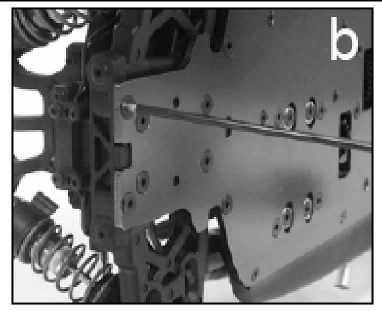
f. Para ajustar la aguja de menor velocidad (dentro de la palanca de aceleración), el motor necesita ser forzado y la palanca de alta velocidad necesita ser ajustada primero.

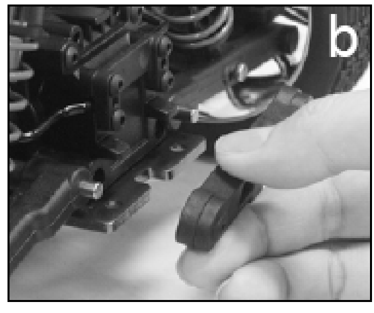
g. Repitiendo el paso 14b cada 10 segundos (1 segundo de velocidad máxima y 10 de parada). Si las rpm del motor en parada bajan después de unos segundos y se para, después gire hacia adentro la palanca de baja velocidad (como las agujas del reloj) 1/4 de giro. Si las rpm del motor están igual o van en aumento, gire hacia afuera la palanca de baja velocidad (contra las agujas del reloj) 1/4 de giro.

h. Siga repitiendo el paso 14g hasta que las rpm del motor bajen (vaya a rpm de parada, luego baje un poco más rpm después de unos segundos) pero no se atasquen/corten.

15 – AJUSTE DE LA AMORTIGUACIÓN

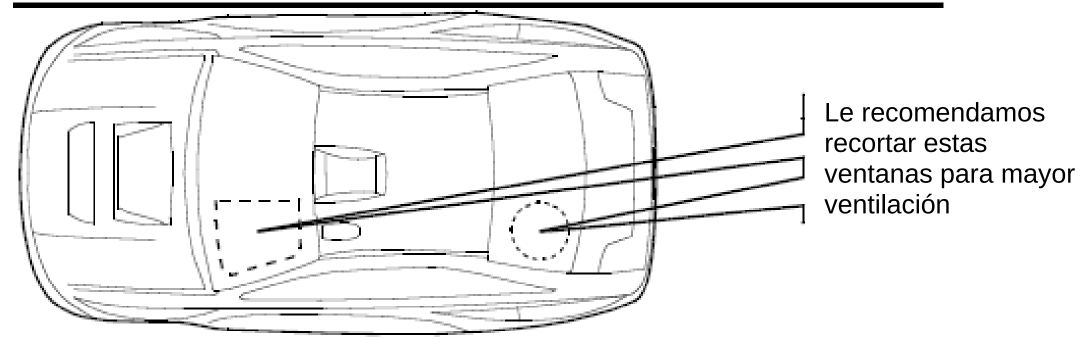






a. Utilice las gomas incluidas para ajustar los muelles. Presione el coche hacia abajo, libere y el coche recuperará su altura. Si aplica más gomas conseguirá más elevación, y con menos conseguirá una elevación menor. El número de gomas utilizadas en la parte delantera o trasera del coche puede variar, pero debe ser igual a derecha e izquierda.
b. Utilice las placas de plástico para ajustar el amortiguador trasero. Los ángulos de convergencia están indicados en cada placa.

16 – RECORTE DE LA CARROCERÍA

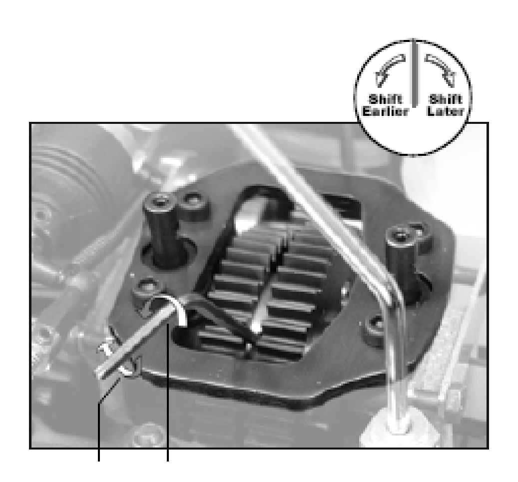


17 – AJUSTE DE 2 VELOCIDADES

a. Su vehiculo viene premontado de fabrica con 2 velocidades. La segunda velocidad entrará en marcha cuando en la aceleración el vehiculo haya recorrido 5 – 6 metros.

b. Si tiene que reajustar el punto de cambio, apague el motor. Primero alinee el ajustamiento del tornillo negro abriendo en la segunda velocidad tal y como se indica en la fotografía.

c. Mediante una llave Allen de 2mm, gire el tornillo negro en sentido de las agujas del reloj para hacer que la segunda marcha entre más tarde; al revés para que entre antes. Solamente haga ajustes de ¼. No atornille demasiado o causará desperfectos y el muelle saltará.



d. Si ha atornillado demasiado, reajuste el tornillo de la siguiente manera: Primero, atornille el tornillo negro al máximo en sentido de las agujas del reloj. Tenga cuidado de no sobre ajustar ya que el muelle interior de las zapatas se dañaría. Ahora gire 5 veces en sentido contrario de las agujas del reloj.

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

PROBLEMA	CAUSA	SOLUCIÓN
Motor no arranca	a. Depósito del fuel vacío b. Fuel sucio c. Bujía no funciona d. Chispómetro descargado e. Motor colapsado f. Motor sobrecalentado g. Carburador mal ajustado h. Escape bloqueado i. Filtro del aire bloqueado	1. Añada fuel 2. Cambie el fuel 3.Cambie la bujía siguiendo las instrucciones 4. Recargue el chispómetro 5. Vea paso 16 6. Deje enfriar el motor. 7. Reajuste el carburador siguiendo las instrucciones mencionadas anteriormente 8. Compruebe el escape y retire cualquier cosa que lo obture. 9. Compruebe que el filtro esté libre de suciedad.
El motor arranca pero luego se cala	1. Aguja de bajas floja. 2. Burbujas en el fuel. 3. La bujía está sucia	1. Ajuste la aguja según las instrucciones 2. Compruebe que no haya ningún escape de combustible 3. Cambie la bujía siguiendo los pasos.
El starter no funciona	1. El motor está anegado 2. El motor se para	1. Vea la seccion “flooding” a continuación 2. Compruebe que el motor no tenga ningún daño

Flooding

Los síntomas de un motor anegado son dificultad en el arranque, sonidos sordos en el escape, starter no funciona, exceso de fuel sobresale por el escape. Retire el chispómetro mediante una llave de 8mm y retire también el filtro del aire. Gire el coche y tire del starter un par e veces para sacar el exceso de fuel del motor y del carburador. Reinstale el chispómetro y vuelva a intentarlo.